

nochmals siebeneinhalb Stunden später eingetroffene „Smit Lloyd 114“.

Nachdem die drei Schlepper den Brand auf der „Aegean Captain“ gelöscht hatten, schickte „Oceanic“-Kapitän Peter Loydved die beiden Helfer zur hilflos treibenden „Atlantic Empress“, die mittschiffs bis zum Heck in Flammen stand und steuerbord mit einer Schlagseite von 20 Grad ins Wasser hing.

Die beiden Holländer nahmen den brennenden Giganten an den Haken und schlepten das Schiff auf die offene See, um zu verhindern, daß die drohende Explosion eine verheerende Ölpest an den Küsten der Karibik auslöste. Nach und nach trafen bei der „Atlantic Empress“ noch der holländische Schlepper „Smit Enterprise“ sowie die Bugsier-Schlepper „Atlantic“ und „Baltic“ ein.

Unter dem Kommando des „Atlantic“-Kapitäns Paul Homann zogen die Berger den Tanker nach Osten auf das offene Meer und versuchten dabei immer wieder mit ihren Löschkanonen das Feuer einzudämmen: vergeblich.

Am 30. Juli, elf Tage nach der Kollision und kurz nachdem ein wagemutiger Löschtrupp von Bord gegangen war, explodierten auf der „Atlantic Empress“ mehrere Öltanks. Das Feuer griff immer mehr um sich. Am 2. August, fast auf die Stunde genau 14 Tage nach der verhängnisvollen Kollision in der Karibik, war alles vorbei. Um 21.10 Uhr sank die „Atlantic Empress“ auf der Position 13 Grad fünf Minuten Nord, 55 Grad 32 Minuten West, etwa 250 Seemeilen östlich von Barbados. An Bord des Tankers schwappten noch etwa 100 000 Tonnen Öl.

Die Bilder von dem sterbenden Tankerriesen „Atlantic Empress“ photographierte Paul Jeckel, Funker auf dem Rettungsschlepper „Atlantic“.

Der Erste Offizier der „Oceanic“, Paul-Reiner Schmitz, schickte dem SPIEGEL einen Augenzeugenbericht der dramatischen Rettung der „Aegean Captain“.

„Ringsum brennt die See“

Paul-Reiner Schmitz über die Bergung der „Aegean Captain“

Wir, die 20 Mann Besatzung der „Oceanic“, lagen seit dem 3. Juni im Hafen von Bridgetown (Barbados) auf Station. In gut sechs Wochen hatten wir nur zwei Einsätze — vergebliche.

Am 19. Juli, um 18.55 Uhr Ortszeit, hörte unser Funker auf der Seenotfrequenz 500 einen Notruf: „SOS 6ZFU ten Miles off Tobago fire after crush with another stop abandon ship“.*

Nach dem Notsignal hatte der Funker der „Aegean Captain“ offenbar noch geistesgegenwärtig seine Morsetaste festgeklemmt, so daß auf der Frequenz 500 Kilohertz ein Dauerton stand, den wir mit Funkpeile einfangen konnten.

Bei uns wurde sofort Alarm gegeben. Die Agenten und die Hafenbehörde wurden benachrichtigt: Um 20.06 Uhr warfen wir die Leinen los und fuhren mit voller Kraft Richtung Tobago auf die Peilung des Funkstrahls zu. Die Entfernung betrug etwa 120 Seemeilen (222 Kilometer). Nach knapp sechs Stunden, um 0.53 Uhr, erhielten wir über Funk von einem Coast Guard Cutter aus Trinidad, der die Unfallstelle schon erreicht hatte, die genaue Position mit 11°14 Nord, 60°12 West. Kurz darauf, um 1.07 Uhr, verstummte das Peilsignal des Havaristen.

Um 2.15 Uhr sehen wir im Radar, etwa 30 Seemeilen voraus, ein Objekt und auch schon einen Feuerschein am Horizont. Um 3 Uhr wird die gesamte Mannschaft geweckt, um verschärften Ausguck zu halten und unsere Feuerlöschscheinrichtungen zu klarieren.

Drei Suchscheinwerfer sind in Betrieb. Wir wissen bis dahin nur, daß die Besatzungen der Tanker in die Boote gegangen waren.

* „SOS 6ZFU zehn Meilen vor Tobago Feuer nach Zusammenstoß mit einem anderen stop verlassen Schiff“.

4.06 Uhr sind wir dicht bei der Unfallstelle, der Wind ist östlich, Stärke drei bis vier, die Temperatur etwa 28 Grad. In der finsternen Nacht sehen wir zwei brennende riesige Schiffe treiben, etwa zwei Seemeilen voneinander entfernt, die Flammen schlagen bis zu 60 Meter hoch.

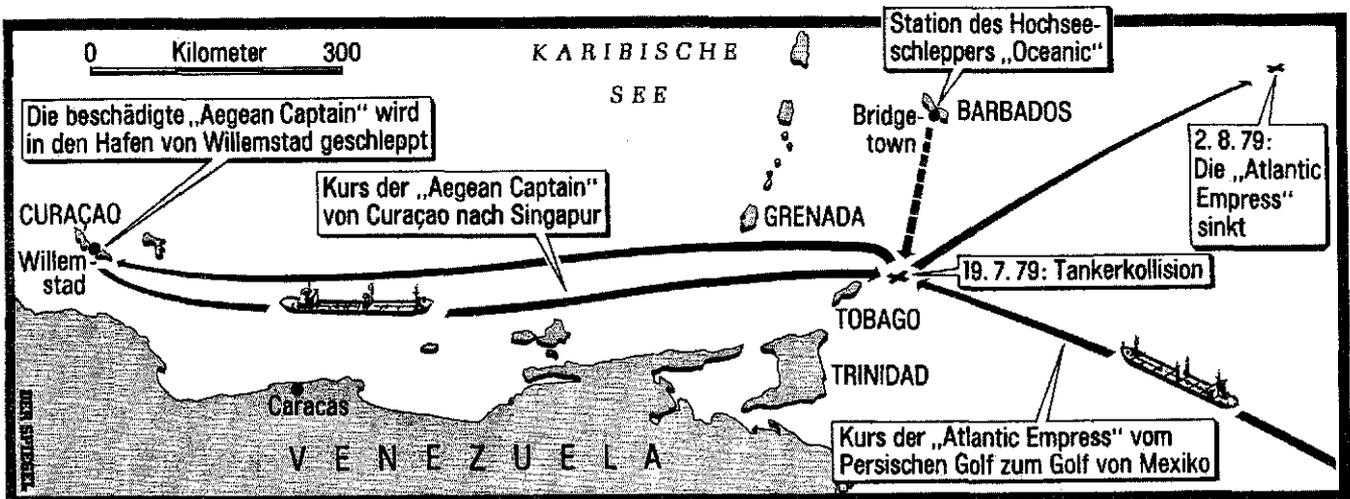
Um 4.14 Uhr hören wir plötzlich an Steuerbord einen gellenden Schrei aus der Finsternis, stoppen sofort die Restfahrt des Schleppers, und während wir unser Steuerbord-Rettungsboot zu Wasser bringen, erfaßt unser Suchscheinwerfer einen Gegenstand im Wasser. Mit einem Matrosen und einem Maschinenassistenten springe ich ins Boot. Wir halten auf den Gegenstand zu, der etwa 50 bis 70 Meter vom Schlepper entfernt in der See schwimmt.

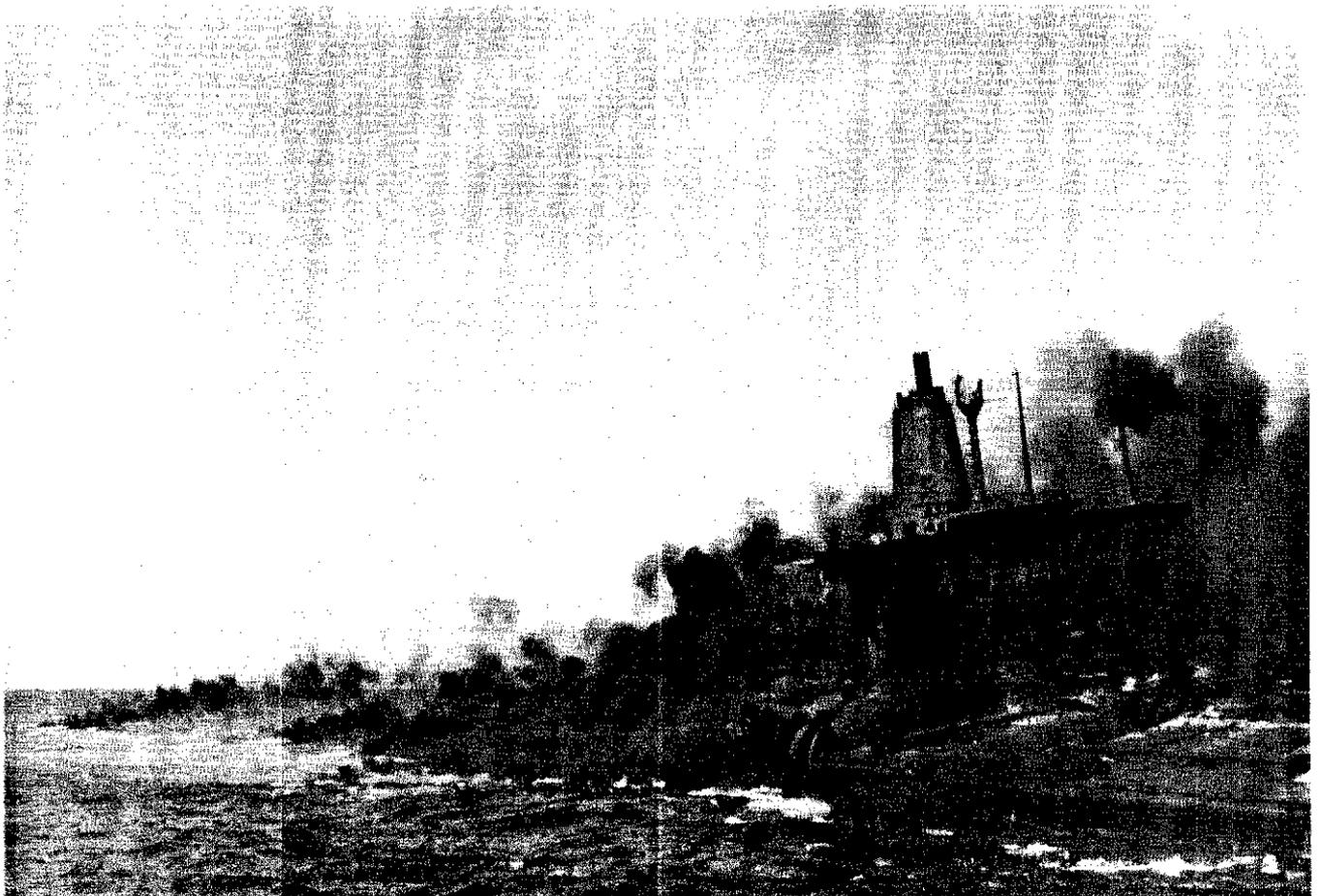
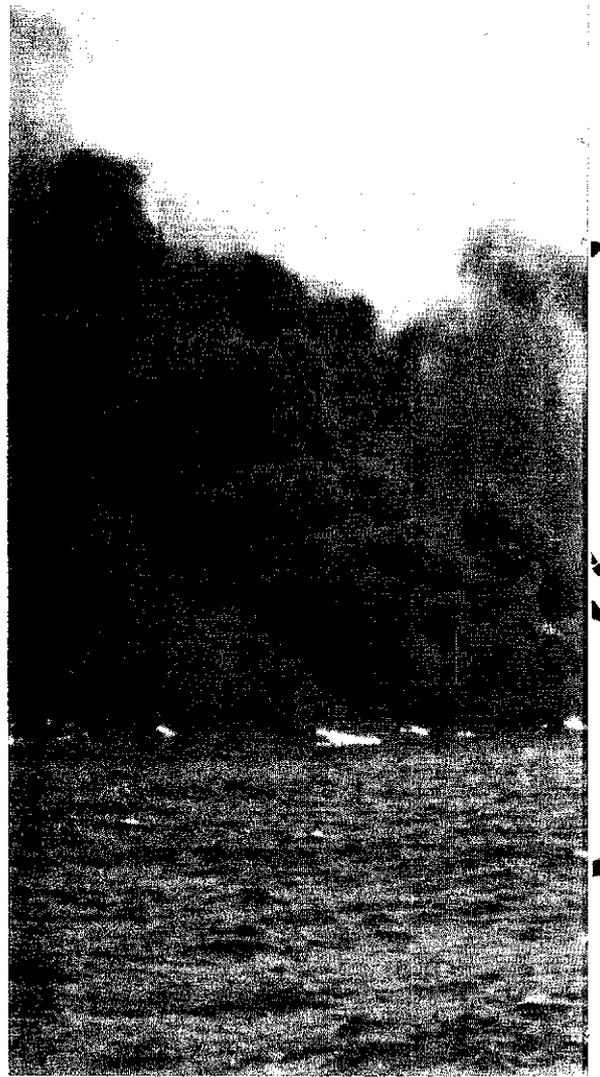
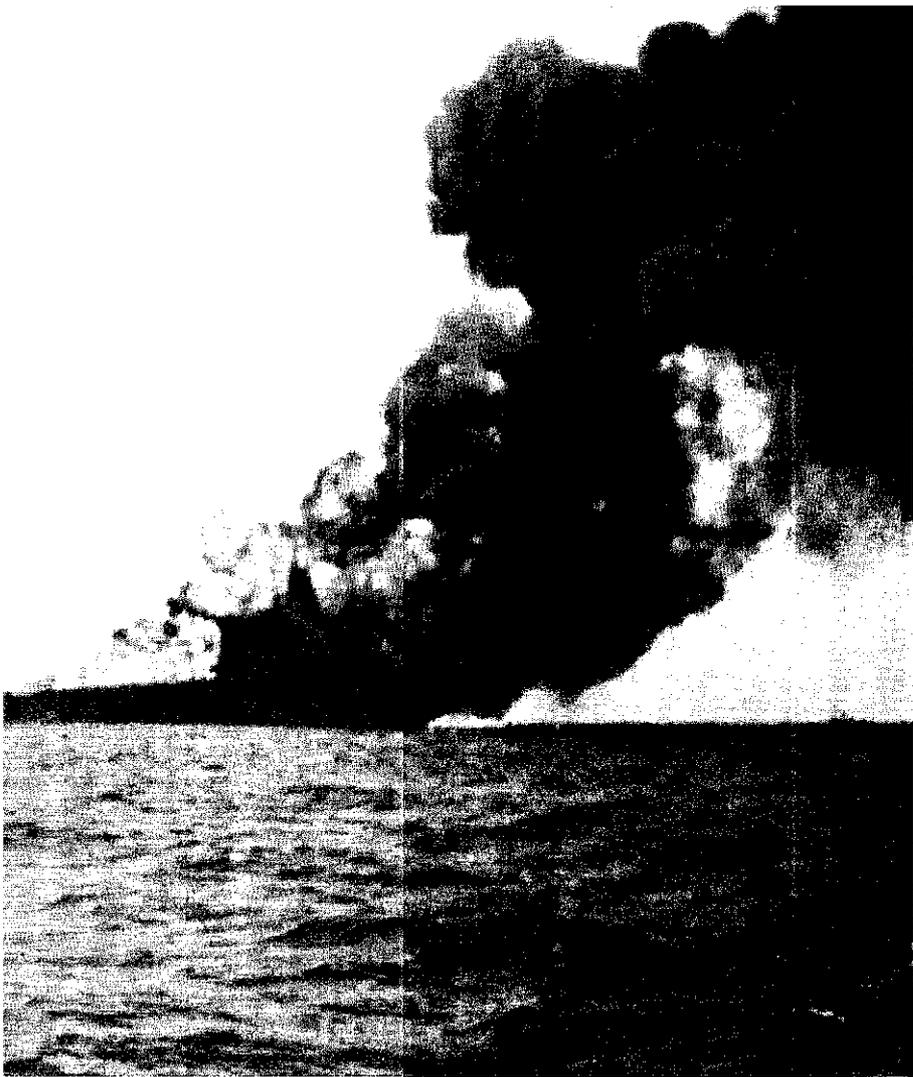
Das Wasser ist zwei bis drei Zentimeter dick mit Öl bedeckt. Beim Näherkommen können wir einen ölverschmierten Menschen ausmachen, der verzweifelt winkt. Mit einiger Mühe ziehen wir den glitschigen Körper ins Boot, und ich stelle mit einiger Verwunderung fest, daß es eine Frau ist — wie sich später herausstellt, die Frau des Ersten Ingenieurs.

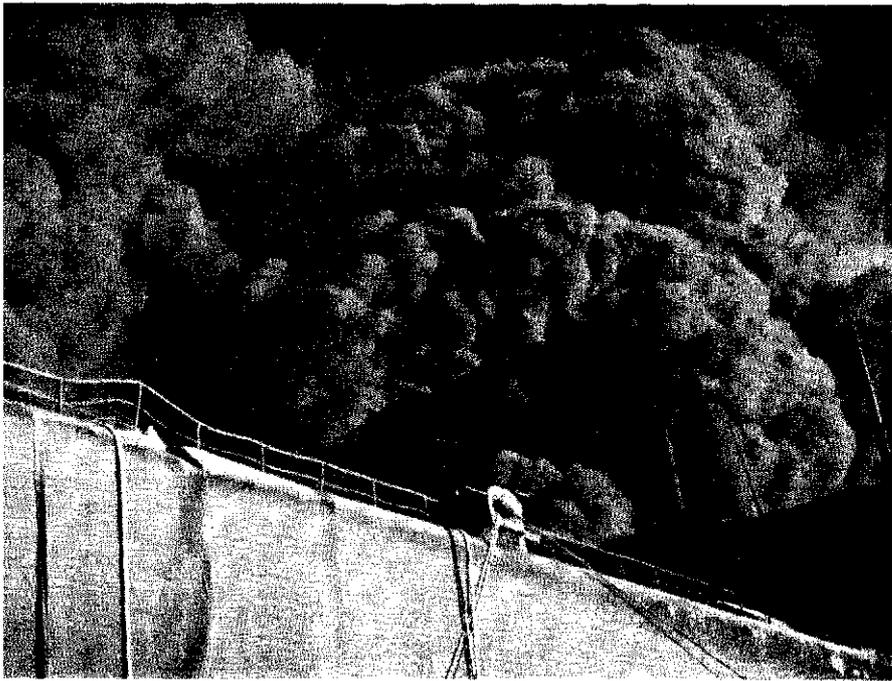
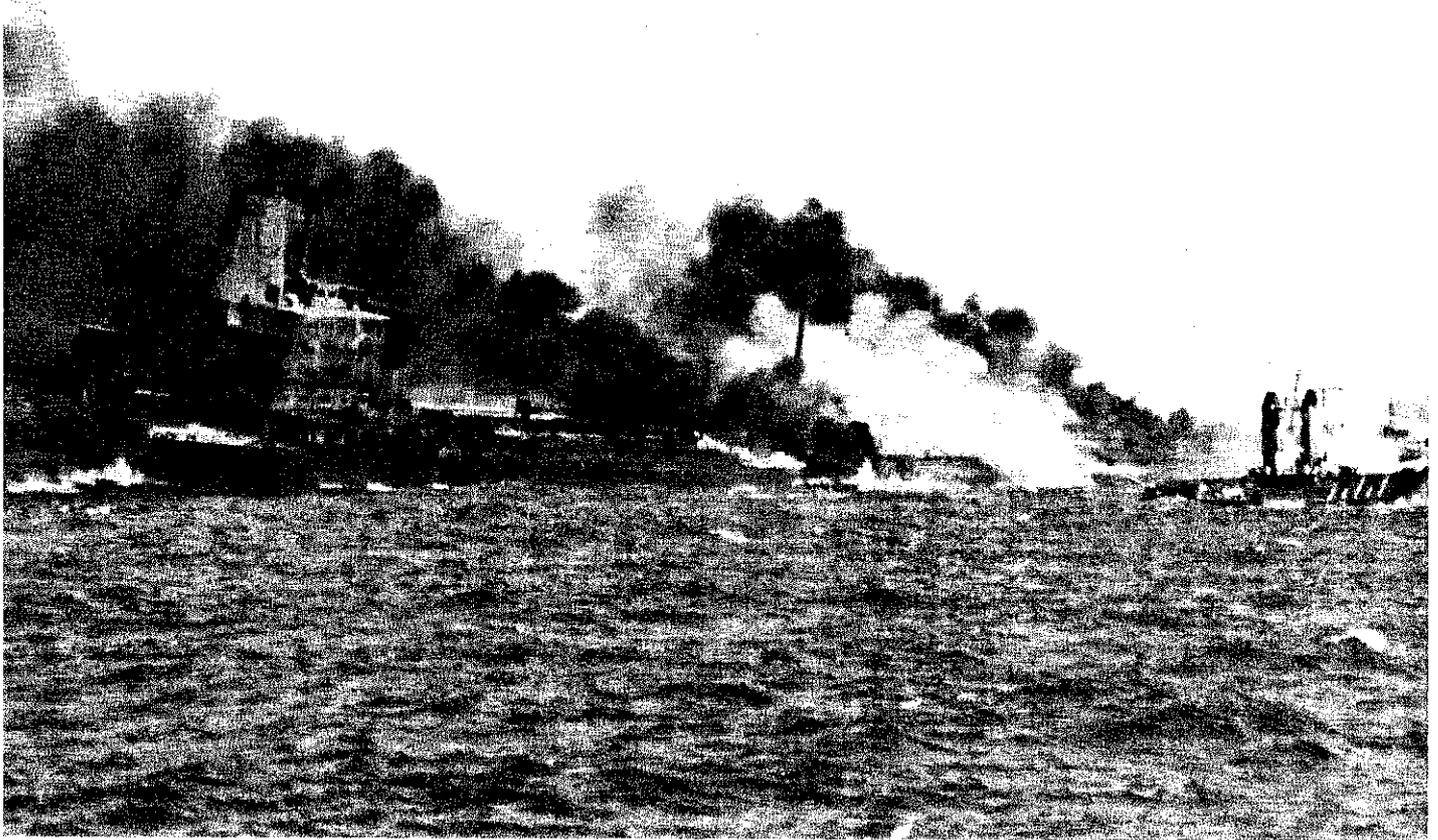
Als ich sie frage, ob hier noch mehrere Schiffbrüchige seien, stammelt sie nur etwas von „my child...“, wir können aber in der näheren Umgebung nichts mehr finden.

Bis 7 Uhr fischen wir noch fünf weitere Griechen aus dem ölbedeckten Wasser, den Zweiten Offizier, Dritten Ingenieur, den Elektriker und zwei Matrosen, alle von der „Atlantic Empress“, teilweise mit Brandwunden.

Inzwischen sind noch fünf andere Schiffe eingetroffen: der Grieche „Kaliope“ (zwei Mann gefischt), der Tanker „Berlin“, der Tanker „Texaco Cent“, die „Estrella Antarctica“ (ein







Brennende „Atlantic Empress“: „Eine Feuerwalze fegte über die Schiffe“

Mann gefischt), die „Haegh Laurel“ und zwei Coast Guard Cutter aus Trinidad. Der Tanker „Berlin“ von Kosmos Hapag-Lloyd setzt beide Rettungsboote und übernimmt die Leitung der Suche.

Den Hergang der Katastrophe erzählt mir später der Erste Offizier der „Aegean Captain“.

Die Kollision ereignete sich am 19. Juli um circa 18.52 Uhr. Die „Atlantic Empress“ näherte sich der „Aegean Captain“ in einem Winkel von etwa 30° bis 40° von backbord und hätte eigentlich ausweichen müssen. Die Sicht zur Unfallzeit war durch einen starken Regenschauer erheblich verringert.

Der Erste Offizier der „Aegean Captain“ hatte Wache und sah kurz vor der Kollision backbord voraus ein Licht, ziemlich dicht schon. Als ihm die drohende Katastrophe klar wurde, versuchte er noch durch ein Hart-Backbord-Ruder die Kollision zu vermeiden, aber kurz darauf krachte es schon. Die „Aegean Captain“ hatte die Steuerbordseite der „Atlantic Empress“ mittschiffs in einer Länge von etwa 50 bis 80 Meter aufgerissen. Bei der „Aegean Captain“ war die Steuerbordseite des Vorschiffes stark eingedrückt. In der Außenhaut zog sich ein etwa

Des Kaisers neue Kleider.

Lesen Sie Hans Christian Andersens „Des Kaisers neue Kleider“ und ersetzen Sie jedesmal das Wort „Kleider“ durch „HiFi“. Treffender läßt sich der Funkausstellungsrundel nicht charakterisieren.

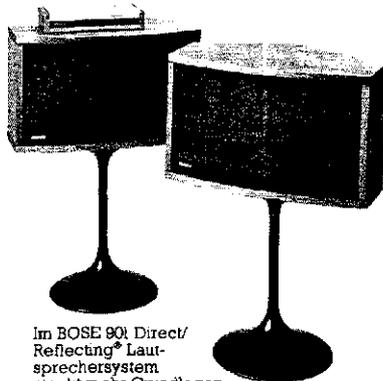
Daß „Minister und Hofstaat“ der HiFi-Szene die Wahrheit kennen und verschweigen, hat seinen Grund. Angebliche Verbesserungen und Modellwechsel haben schon immer das Geschäft belebt. Zum Vorteil des Konsumenten? Wo bleibt die Stimme der Wahrheit aus Andersens Märchen?

Die BOSE Corporation war sich dieser Moral mit doppeltem Boden schon bewußt, bevor sie überhaupt Lautsprecher fertigte. 12 Jahre Grundlagenforschung am Massachusetts Institute of Technology – hat BOSE die Augen geöffnet. Wir mußten erkennen, daß die Meßmethoden falsch, die Deutung der Meßergebnisse vage, und das Wissen über die menschliche Wahrnehmung fast gleich Null waren. Für uns eine spektakuläre Wende. Mit Spannung werden Sie unseren Bericht über jene Jahre verfolgen. Die Schrift „Sound Recording and Reproduction“ schicken wir Ihnen gerne zu. Auf Deutsch.

Auf dem Boden dieser Erkenntnisse haben wir BOSE Direct/Reflecting® Lautsprecher entwickelt. Das erste Resultat stellten wir 1968 vor: den BOSE 901. Nie hat es so viel übereinstimmende Berichte voller Lob über einen Lautsprecher gegeben. Wir wollen hier nicht zitieren, denn uns ist bang vor so viel Superlativen. Sie können die gesammelten, internationalen Testberichte aber anfordern.

Doch nur Ihr Urteil zählt. Vergleichen Sie BOSE Direct/Reflecting® Lautsprecher mit allen anderen. Nur um eines möchten wir Sie bitten. BOSE findet man nicht um die Ecke. Schreiben oder rufen Sie unser FrL Schmitt an. Telefonnummer 0 61 72/4 20 42. Sie nennt Ihnen unsere autorisierten BOSE-Fachgeschäfte. Nur dort sind Sie sicher, daß Vorführung und Beratung stimmen. Ohne Netz und doppelten Boden.

Natürlich können Sie auch in andere HiFi-Geschäfte gehen. Führen sie BOSE-Lautsprecher nicht, wird man Ihnen wahrscheinlich abraten, um andere zu empfehlen. Doch – ist das noch objektive Beratung? Oder man hat sie doch und führt sie Ihnen auch vor. Ob korrekt, bleibt fraglich. Nicht selten haben wir erlebt, daß manipuliert wurde. Zum Beispiel waren BOSE-Lautsprecher so zwischen herkömmlichen Lautsprechern eingekeilt, daß sie ihr lebendiges, räumliches Klangbild unmöglich entfalten konnten. Lassen Sie sich nicht beirren. Überlassen Sie des Kaisers neue Kleider anderen.



Im BOSE 901 Direct/Reflecting® Lautsprechersystem steckt mehr Grundlagenforschung als in jedem anderen Lautsprecher

30 Meter langer Riß vom Bug nach achtern.

Das bei der Kollision aus den beschädigten Tanks laufende Öl entzündete sich sofort. Buchstäblich eine Feuerwalze fegte über beide Schiffe hinweg, drückte sämtliche Brückenfenster ein und setzte auch das Öl auf dem Wasser in Flammen.

Bei der „Aegean Captain“ konnte man noch gerade einen SOS-Notruf abgeben und ging sofort in das Backbord-Rettungsboot — auf der Steuerbordseite brannte die See. Die Mannschaft verließ gemeinsam das Schiff, nur der indische Elektriker wurde im Boot vermißt und konnte auch nicht gefunden werden.

Bei der „Atlantic Empress“ verlief die Sache viel dramatischer. Bis zur Kollision fuhr das Schiff noch volle Fahrt; ob irgendeine Reaktion zur Vermeidung der Kollision stattgefunden hat, konnte nicht ermittelt werden. Nach dem Aufprall gingen die Aufbauten sofort Feuer; die Mannschaft setzte zwar noch das Backbord-Rettungsboot aus, konnte es aber wegen der noch zu hohen Fahrt des Schiffes nicht ausklinken. Kurz darauf fing das Boot auch Feuer, und die Besatzung sprang ins Wasser.

Als es Tag geworden ist, können wir von der „Oceanic“ das Ausmaß der Katastrophe überblicken. Die Aufbauten der „Atlantic Empress“ sind völlig ausgebrannt, und die Steuerbordseite von mittschiffs bis zur Vorkante der Brücke steht in hellen, 30 bis 60 Meter hohen Flammen. In das Feuer mischt sich schwerer, schwarzer Rauch, der inzwischen bis zum Horizont reicht. In unserem Blickfeld ist die See dick mit Öl bedeckt, ringsum brennt die See.

Die „Aegean Captain“ treibt etwa zwei Seemeilen südlich. Beim Näherkommen sehen wir, daß die Aufbauten noch unbeschädigt sind und nur Steuerbordbug und -seiten bis etwa 40 Meter nach achtern in Flammen stehen. Auch hier brennt die See bis zu 50 Meter vom Kollisionsloch.

Wir manövrieren den Schlepper Bug zu Bug zum Havaristen. Obwohl wir uns ständig die Flammen mit Löschschläuchen vom Leib halten, kommen wir nur auf 20 bis 30 Meter ran. Um 7.15 Uhr endlich können wir die brennende „Aegean Captain“ mit unserer Feuerlöschkanone unter Wasser nehmen.

Knapp drei Stunden später werden die geretteten Schiffbrüchigen von einem Coast Guard Cutter übernommen. Um 10.15 Uhr kommt der griechische Kapitän der „Aegean Captain“ mit seinem Ersten Offizier, die ein anderes Schiff aufgefischt hat, zu uns an Bord.

Gegen 11.00 Uhr dreht sich der Havarist plötzlich mit dem Bug in den Wind, der auf vier bis fünf Stärken zu-

INFOKARTE

Bitte senden Sie mir:

- die deutsche Fassung von „Sound Recording and Reproduction“
 - die internationalen Presseberichte
 - die Broschüre BOSE Spatial Control
 - die Broschüre BOSE 901
 - die Broschüren BOSE 601 BOSE 501 BOSE 301.
- (Das sind die anderen Produkte der BOSE Direct/Reflecting® Lautsprecherfamilie).

Name _____

Straße _____

PLZ _____ Ort _____

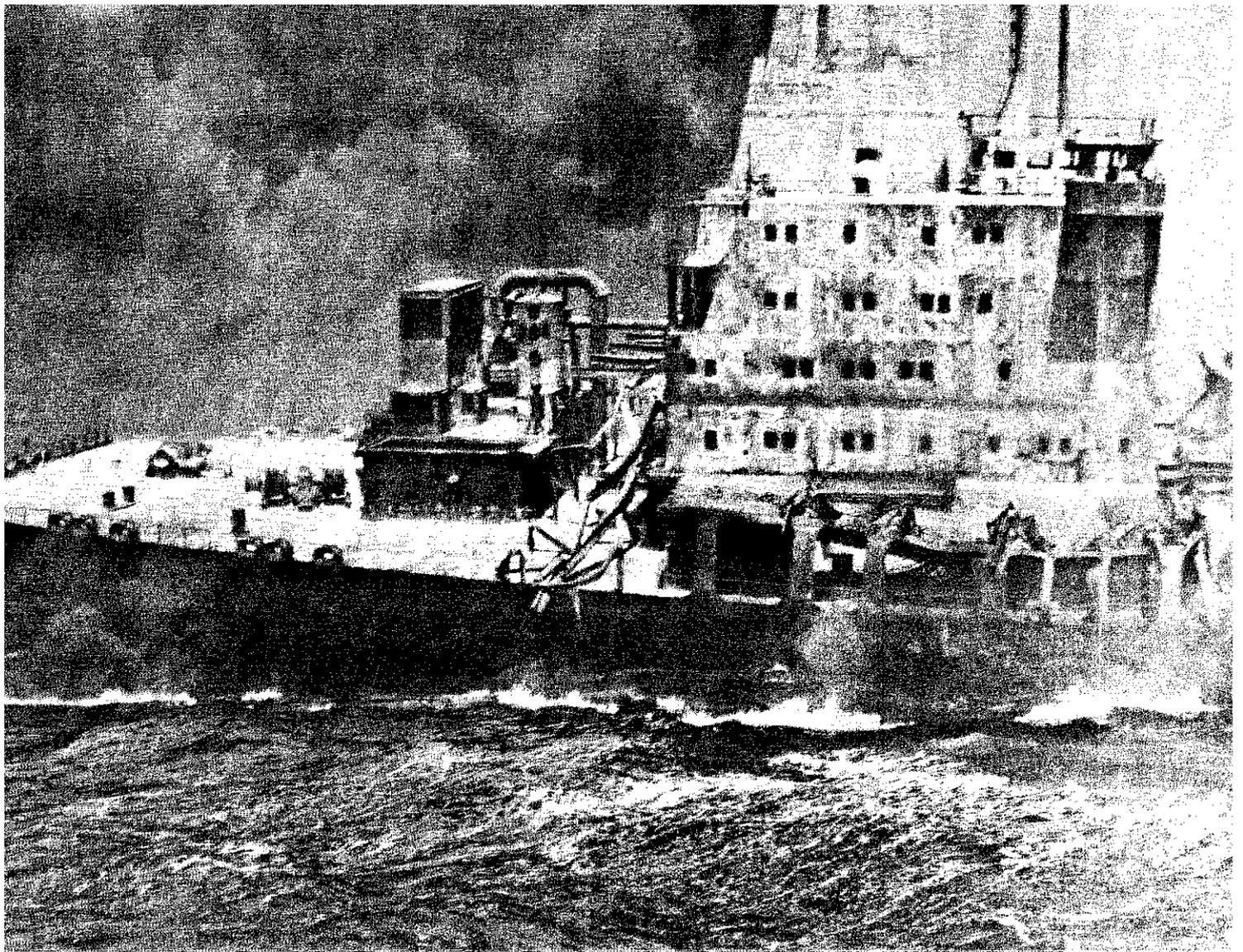
BOSE

Deutschland: BOSE GmbH, Postfach 1180, 6380 Bad Homburg, Telefon (0 61 72) 4 20 42
 Schweiz: BOSE AG, Haus Tanneck, 4460 Gelterkinden, Telefon (0 61) 99 55 44
 Österreich: Generalvertreter: Bräuer & Weineck, Spittelwiese 7, 4020 Linz/Donau, Telefon (07 32) 7 16 66

SP 0179



WCH



Brennende „Atlantic Empress“: „Gellender Schrei aus der Finsternis“

genommen hat. Wir entschließen uns, eine Schleppverbindung am Heck der „Aegean Captain“ festzumachen, um den Havaristen mit dem Heck in den Wind zu drehen und so zu vermeiden, daß der brennende Ölteppich die unversehrten, hinten liegenden Tanks erreicht.

Um 11.40 Uhr bringt unser Rettungsboot einen unserer Matrosen, den Kapitän und Ersten Offizier der „Aegean Captain“ und mich zum Heck des Havaristen. Dort hängt noch die Jakobsleiter, über die ein Teil der Captain-Besatzung ins Rettungsboot gelangt ist. Mit einiger Mühe klettern wir bei der inzwischen recht rauhen See an Bord. Um 12.48 Uhr ist eine Schleppverbindung mit der „Oceanic“ hergestellt. Der Schlepper zieht das Heck des Havaristen in den Wind. Als der Brandherd in Luv kommt, nehmen Feuer und Rauchentwicklung ab.

Von 15.21 bis 16.30 Uhr wird uns noch vom Schlepper eine Dieselpumpe gebracht, um Deck und Brandherd mit Seewasser zu kühlen. Um 17.50 Uhr bekommen wir Verstärkung. Ein Coast

Guard Cutter bringt fünf Mitglieder der Maschinenbesatzung der „Aegean Captain“ an Bord. Wir können den Notbetrieb auf dem Schiff in Gang bringen.

Während es so aussieht, als ob wir das Feuer langsam in den Griff kriegen, sinkt die Hoffnung, noch Schiffbrüchige zu bergen. Um 19.15 Uhr, mit Einbruch der Dunkelheit, wird die Suche nach weiteren Überlebenden eingestellt. Von der „Atlantic Empress“ bleiben 27 Besatzungsmitglieder sowie zwei Ehefrauen, ein Kind und von der „Aegean Captain“ der Elektriker vermißt.

Um 18.45 Uhr trifft bei uns der holländische Schlepper „Zwarte Zee“ der Smit Company ein und hilft, das Feuer am Bug der „Aegean Captain“ zu bekämpfen. Kurz vor Mitternacht können wir endlich die eigenen Feuerlöschkanonen des Havaristen in Betrieb nehmen. Höchste Zeit, das Deck im Brandbereich ist rotglühend.

Ich bleibe mit einem unserer Matrosen über Nacht auf der „Aegean Captain“. Wir haben für unser UKW-

Sprechgerät ein Spezial-Alarmsignal mit der „Oceanic“ vereinbart, damit auf dem Schlepper die beiden Motorboote oder das Motorschlauchboot sofort zu Wasser gelassen werden können, falls der Havarist doch noch explodiert. Auf der „Oceanic“ dürfen die Leute in dieser Nacht nur angezogen schlafen.

21. Juli. Um 2.15 Uhr trifft der holländische Versorger „Smit Lloyd 114“ ein und löst die „Zwarte Zee“ bei der Feuerbekämpfung ab. Die „Zwarte Zee“ dampft zur brennenden „Atlantic Empress“, die inzwischen 15 Seemeilen abgedriftet ist.

3.50 Uhr: „SL 114“ kann am Brandherd keine Flammen mehr ausmachen, kühlt das Deck jedoch noch bis 5.00 Uhr. Dann, am frühen Morgen, gehe ich zum Bug des Havaristen und kann nach einer genauen Inspektion melden: Feuer aus.

Um 5.25 Uhr schickt unser Kapitän den „SL 114“ ebenfalls zur „Atlantic Empress“. Um 10.10 Uhr werden der Matrose und ich auf die „Oceanic“ zurückgebracht. Der Havarist zieht noch



Brennende „Aegean Captain“: „Mit einiger Mühe klettern wir an Bord“

einen starken Ölstreifen hinter sich her, den ein Ölbekämpfungsboot, das von den Trinidad-Behörden gechartert wird, beseitigen soll.

Am Nachmittag hören wir von der „Zwarte Zee“, daß der Schlepper die „Atlantic Empress“ am Haken hat. Ein paar Stunden später hat auch die „SL 114“ Verbindung zu dem brennenden Tanker. Die „Atlantic Empress“ fährt sechs bis sieben Seemeilen nordnord-östlich von uns.

Am 22. Juli, es ist Sonntag, 12.53 Uhr, fahre ich mit dem Ersten Ingenieur und zwei Matrosen zum Havaristen, um das Leck genau zu untersuchen. Vielleicht können wir mit einer Veränderung der Trimmelage die in der Wasserlinie liegenden Risse höher bekommen, um den weiteren Ölaustritt zu verhindern.

Doch alle Versuche, mit den bordeigenen Pumpen die vorderen Ballasttanks zu lenzen, bleiben ohne Ergebnis, so daß wir annehmen, daß alle vorderen Tanks, der Brennstofftank mit 3500 t Brennstoff, der Wasserballasttank mit 8000 t und der Steuerbord-eins-Cargo-Tank mit 14 000 t Öl ineinandergelaufen, das heißt die Trennschotten gebrochen sind. Alle Tanks haben damit Zugang zur See.

Um 16.46 Uhr fahren wir zurück zur „Oceanic“, die den Schleppzug etwa 30 Seemeilen nördlich Trinidad hält, um abzuwarten, wie die entsprechenden Stellen an Land weiter disponieren. Wir wissen nicht, wohin mit unserem 300 Meter langen Anhänger.

* Rechts zieht der Rauch der „Atlantic Empress“.

** Seemann-Slang für ein notdürftiges Flickwerk (engl. patch = Flicker).

*** Die wulstige Nase am Bug von Schiffen.

Am 23. Juli steuern wir über Nacht bis zu zehn Seemeilen nördlich Trinidad. Hier draußen auf See wollen Regierungsleute sowie Vertreter der „Aegean Captain“-Reederei und unserer Bugsier-Reederei den Havaristen inspizieren. Dann soll überlegt werden, ob wir den Tanker in die Bucht von Paria auf Trinidad schleppen können, um dort die restlichen 187 000 t Öl zu leichtern.

Um 11.00 Uhr findet das große Meeting auf der „Aegean Captain“ statt — doch ohne entscheidendes Resultat. Uns werden Auflagen gemacht: Der Tanker darf kein Öl verlieren, das ölverschmierte Deck muß gesäubert sein, die Risse müssen sich über dem Wasser befinden, die Hauptmaschine muß betriebsbereit und der verbliebene Backbord-Anker klar sein.

24. Juli, 8.35 Uhr. Wir fahren mit neun Besatzungsmitgliedern zum Havaristen, um mit Ölreinigungsmitteln das Deck zu säubern. Während der Nacht hat man Öl aus einem Centertank in vier andere Centertanks gepumpt, so daß der große Riß etwa 70 cm über die Wasserlinie gekommen ist. Doch vom Schlauchboot sehe ich durch eine Taucherbrille, daß etwa ein Meter unter Wasser ein weiteres Loch klafft, aus dem verstärkt Öl austritt.

Kurz darauf sieht es plötzlich so aus, als seien alle Bemühungen sowieso umsonst: Der Kapitän der „Aegean Captain“ meldet Feuer im Maschinenraum. Auf der „Oceanic“ werden sofort die Rettungsboote klagern gemacht. Dann stellt sich heraus, daß lediglich eine Dampfleitung gebrochen ist. Wir hören die Erleichterung auf der „Oceanic“,

schließlich sind inzwischen neun Mann auf dem Havaristen.

25. Juli: Von 10.32 bis 11.30 Uhr untersucht der Erste Ingenieur mit bordeigenem Tauchgeschirr das Loch, es ist 50 cm lang und 20 cm hoch. Wir bauen auf der „Oceanic“ eine Holzpatsche**, um das Leck abzudichten.

Nachmittags versuchen wir die Patsche anzubringen, müssen aber wegen zu hohem Seegang aufgeben. Die Patsche geht verloren. In der Nacht bauen wir aus Holz, Segeltuch und einer alten Kunststoffleine eine neue Patsche, um es am nächsten Tag noch mal zu versuchen. Wir tauchen in der Nacht im Leeschutz, zehn Seemeilen westlich der Insel Grenada.

26. Juli. Es dauert fast den ganzen Tag, aber wir schaffen es. Da wir keine ausgebildeten Taucher an Bord haben, tauchen der Erste Ingenieur, ein Matrose und ein Assistent und bringen die Patsche beim Havaristen an. Am Abend können wir feststellen, daß kein Öl mehr austritt. In der Nacht treffen endlich die zwei angeforderten Taucher mit einem Boot ein.

27. Juli. Die Taucher machen Inspektion im Kollisionsbereich und stellen unter Wasser bis zur Kiellinie eine Vielzahl von Rissen und Löchern fest, die Birne*** ist ganz aufgerissen, daher hatte das Pumpen keinen Erfolg. Über Tag werden noch verschiedene Tauchinspektionen gemacht, und unsere Patsche wird neu abgedichtet.

Um 11.15 Uhr ist plötzlich ein Motorboot bei uns längsseits, in dem sechs bis an die Zähne bewaffnete Gestalten sitzen, fünf Schwarze, ein Weißer. Drei Mann springen an Deck und geben sich als Vertreter der „People Revolution Army of Spice Island“ (Grenada) aus. Uns ist nicht wohl zumute. Nach einem längeren Disput mit unserem Kapitän, der den Anführer davon überzeugt, daß wir dabei sind, eine Ölkatastrophe für die Karibik zu verhindern, wird uns erlaubt, noch fünf Stunden hier zu bleiben und dann fünf Seemeilen weiter nach Westen zu verholten.

Am nächsten Morgen, dem 28. Juli, kommt von unserer Reederei endlich die ersuchte Order. Wir sollen den Anhang sofort in Richtung Curaçao schleppen. Bis 12.12 Uhr machen wir ein neues Schleppgeschirr fest und geben Reserveschleppgeschirr auf den Havaristen. Mittags, Punkt 13.00 Uhr, tauen wir an.

Um 6.00 Uhr früh am 2. August treffen wir vor Willemstad, Curaçao, ein. Unser oberster Inspektor verhandelt mit den Behörden und Ölfirmen, um für den Havaristen einen Liegeplatz in der Bullen Bai zu organisieren. Die Verhandlungen sind schwierig und ziehen sich hin. So lange fahren wir mit dem Anhang vor Willemstad auf und ab.

Es dauert noch zehn Tage, ehe wir den Tanker in den Hafen schleppen dürfen. Dann wird endlich das Öl entladen.